

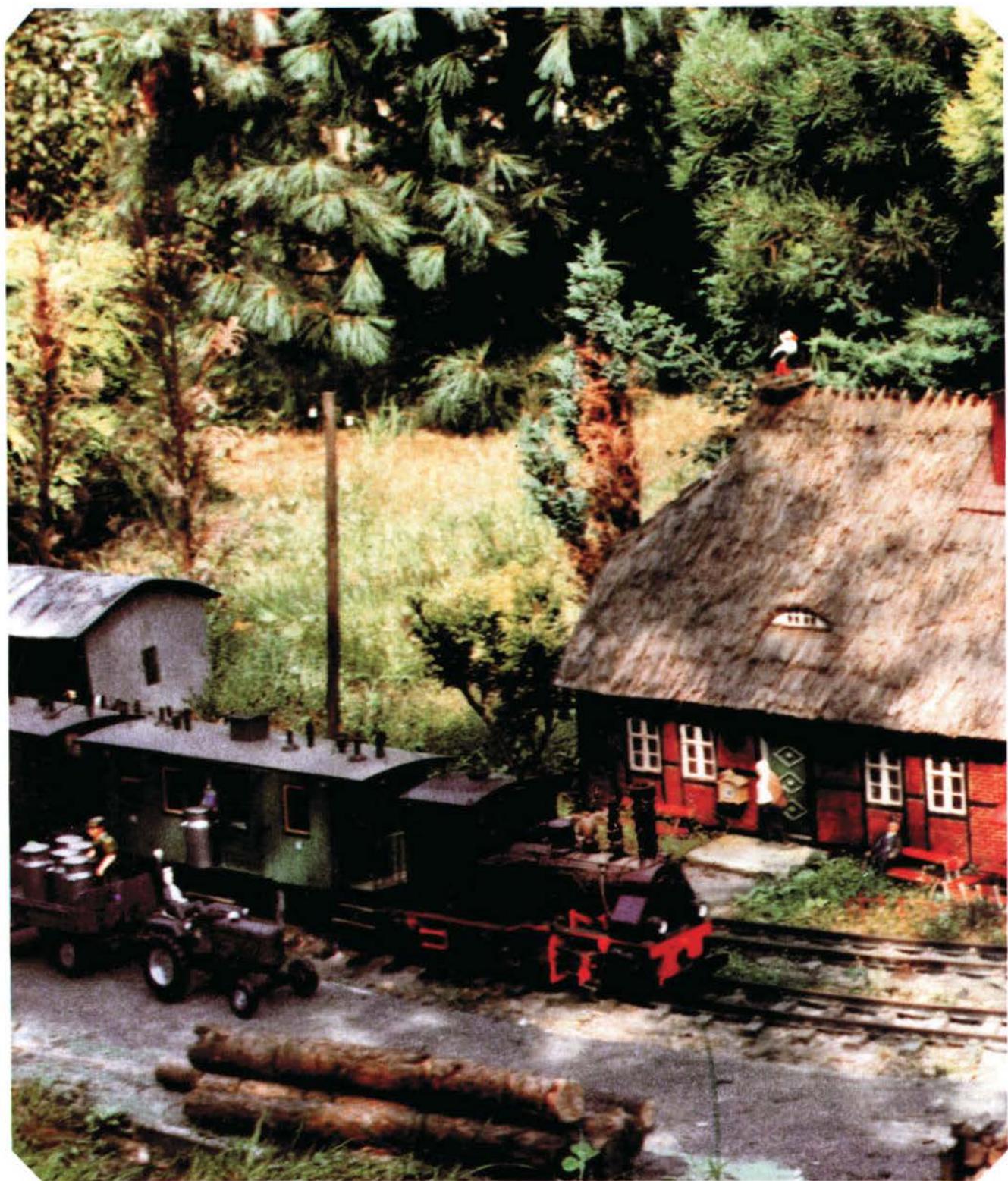
8  
89

transpress

# modell eisenbahner

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M

FKB – Gartenbahn



## Fahrbare Roboter der DR

Höhere Sicherheit und Durchschnittsgeschwindigkeiten sind die Ziele der Netzstabilisierung bei der Deutschen Reichsbahn. Diese Vorhaben werden mit Hilfe modernster Gleisbautechnik Schritt für Schritt in die Tat umgesetzt.

Dafür stehen u. a. zwei 84,88 m lange und 252 t schwere Schnellbaumaschinen mit Querschwellenförderung (SUM-Q) bereit, die im Gleisbaubetrieb Magdeburg beheimatet sind. 1987 wurde die erste SUM-Q, Nr. 311, von der österreichischen Firma Plasser & Theurer beschafft. Die zweite mit der Nr. 312 folgte in den letzten Dezembertagen des vergangenen Jahres. Beide Maschinen werden in allen Reichsbahndirektionsbezirken genutzt. Über die Funktionsweise der fahrbaren Roboter informieren die Fotos und die dazugehörigen Begleittexte.



1 Die SUM-Q 312 während ihrer ersten Bewährungsprobe auf einer Baustelle bei Jerichow.

2 Das Schwellenaufnahme- und -legeaggregat (SWAL) wird beim Arbeiten im Knickpunkt der Maschine mit dem dreiachsigen Hilfsdrehgestell hochgespindelt. Deutlich zu erkennen sind auch die schräge Räumkettenführung, rechts die Schwellenaufnahme- und links die Schwellenverlegevorrichtung. Vorhanden ist außerdem ein Auswerfer für alkaligeschädigte Schwellen.

3 Der Antriebswagen liefert außer für die Portalkrane (PK) die gesamte Energie für das Maschinensystem. Das Fahrzeug kann während der Arbeit von den Portalkranen überfahren werden.

4 Ein solcher Schwellentransportwagen nimmt bis zu vier Lagen Schwellen auf. Mit Hilfe der hier befestigten Schienen transportieren die PK alte und neue Schwellen über die gesamte Zuglänge.

5 Deutlich ist rechts im Bild die Altschwellenaufnahme-Einrichtung zu erkennen, und die Schotterräumkette, links, schafft ein ebenes Planum. Der alte Schotter wird über zwei obenliegende Gurtbandförderer abtransportiert. Letztere schleudern den Schotter neben das Gleis.

6 Die Schwellenverlegeeinrichtung im Einsatz. Über Rollenzangen werden die Schienen seitlich ausgelenkt.

Text und Fotos: J. Schulze, Brandenburg



3



5



6



eisenbahn-modellbahn-  
zeitschrift  
38. Jahrgang



transpress  
VEB Verlag für Verkehrswesen  
Berlin

ISSN 0026-7422

**modelleisenbahner**

<b>forum</b>	Leser schreiben, fragen und antworten	3
<b>dmv teilt mit</b>	Verbandsinformationen / Wer hat – wer braucht?	30
<b>anzeigen</b>	suche/biete/tausche	31

**eisenbahn**

<b>aktuell</b>	15 Jahre Traditionsbahn Radebeul Ost–Radeburg Unterwegs von Leipzig nach Dresden ...	2 4
<b>kurzmeldungen</b>	DDR und Ausland	7
<b>mosaik</b>	Die 80 009 – mehr als nur ein Denkmal Bahnpost auf den sächsischen Schmalspurbahnen	10 14
<b>international</b>	Abschied Nahverkehr und Museumsbetrieb	8 8

**modellbahn**

<b>anlage</b>	Die FKB als Gartenbahn H <sub>0</sub> <sub>e</sub> -Heimanlage Fichtelwalde–Dürrenberg	25 36
<b>tips</b>	BR 132 verbessert Die 95 0004 entsteht	24 32
<b>mosaik</b>	40 Jahre Modelleisenbahn-Industrie in der DDR Teil 1 Eine bemerkenswerte Ausstellung Das gute Beispiel	18 28 34
<b>vorbild-modell</b>	Ein Samms in der Nenngröße TT	21

**Titelbild**

Kleinbahnatmosphäre in Reinkultur! Der Kreuzungsbahnhof Buschenhagen im ehemaligen und heute zu Mecklenburg gehörenden Pommern – aber im Maßstab 1:22,5. Die von Klaus Kieper aus Ahrensfelde gestaltete Gartenbahnanlage soll die Erinnerung an die ehemaligen Franzburger Kreisbahnen (FKB) wachhalten. Näheres darüber auf den Seiten 25 bis 27 dieser Ausgabe.  
Foto: H. Mittag, Berlin

**Redaktion**

Chefredakteur:  
Ing. Wolf-Dietger Machel  
Redakteur: Hans Drescher  
Redaktionelle Mitarbeiterin:  
Gisela Neumann  
Gestaltung: Ing. Inge Biegholdt  
Anschrift:  
Redaktion „modelleisenbahner“  
Französische Str. 13/14; PSF 1235,  
Berlin, 1086  
Telefon: 2 04 12 76  
Fernschreiber: Berlin 11 22 29  
Telegrammadresse: transpress  
Berlin  
Zuschriften für die Seite „DMV  
teilt mit“ (also auch für „Wer hat –  
wer braucht?“)  
sind nur an das Generalsekretariat  
des DMV, Simon-Dach-Str. 10, Berlin,  
1035; zu senden.

**Herausgeber**

Deutscher Modelleisenbahn-  
Verband der DDR



**Redaktionsbeirat**

Studienrat Günter Barthel, Erfurt  
Karlheinz Brust, Dresden  
Achim Delang, Berlin  
Werner Drescher, Jena  
Dipl.-Ing. Günter Driesnack,  
Königsbrück (Sa.)  
Dipl.-Ing. Peter Eickel, Dresden  
Eisenbahnbau-Ingenieur Ober-  
ingenieur Günter Fromm, Erfurt  
Ing. Walter Georgii, Zeuthen  
Ing. Wolfgang Hensel, Berlin  
Dipl.-Ing. Hans-Joachim Hütter, Berlin  
Werner Ilgner, Marienberg  
Prof. em. Dr. sc. techn. Harald Kurz,  
Radebeul  
Klaus Lehm, Sonneberg  
Dr. oec. Joachim Mucha, Dresden  
Ing. Manfred Neumann, Berlin  
Wolfgang Petznick, Magdeburg  
Ing. Peter Pohl, Coswig  
Ing. Helmut Reinert, Berlin  
Gerd Sauerbrey, Erfurt  
Dr. Horst Schandert, Berlin  
Ing. Rolf Schindler, Dresden  
Joachim Schnitzer, Kleinmachnow  
Ulrich Schulz, Neubrandenburg  
Ing. Lothar Schultz, Rostock  
Hansotto Voigt, Dresden  
Dipl.-Ing. oec. Hans-Joachim Wilhelm,  
Berlin

**Erscheint im transpress**

**VEB Verlag für Verkehrswesen  
Berlin**  
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher  
Lizenz Nr. 1151  
Druck:  
(140) Druckerei Neues Deutschland,  
Berlin  
Der „modelleisenbahner“ erscheint  
monatlich.  
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.  
Auslandspreise bitten wir den Zeit-  
schriftenkatalogen des „Buchexport“,  
Volkseigener Außenhandelsbetrieb  
der DDR, PSF 160,  
DDR - 7010 Leipzig, zu entnehmen.  
Der Nachdruck von Beiträgen –  
auch auszugsweise – ist nur  
mit Zustimmung der betreffenden  
Urheber gestattet. Art.-Nr. 16330

Verlagspostamt Berlin  
Redaktionsschluß: 5. 7. 1989  
Geplante Auslieferung: 7. 8. 1989  
Geplante Auslieferung des Heftes  
9/89: 6. 9. 1989

**Bezugsmöglichkeiten**

DDR: Bestellungen sind an den örtlichen Postzeitungsvertrieb zu richten.  
BRD und Berlin (West): Örtlicher Buchhandel und Zeitungsvertrieb, insbesondere Gebr. Petermann GmbH & Co. K. K., Kurfürstenstraße 111, 1000 Berlin (West) 33 und HELIOS Literatur-Vertriebs-GmbH, Eichborndamm 144–167, 1000 Berlin (West) 51  
sozialistisches Ausland: zuständiger Postzeitungsvertrieb und Buchhandlungen für fremdsprachige Literatur im übrigen Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel.  
Der Auslandsbezug wird außerdem durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, PSF 160, DDR - 7010 Leipzig, und den Verlag vermittelt.

**Anzeigenverwaltung**

VEB Verlag Technik Berlin  
Für Bevölkerungsanzeigen sind alle Anzeigenannahmestellen in der DDR, für Wirtschaftsanzeigen ist der VEB Verlag Technik, Oranienburger Straße 13–14, PSF 201, Berlin, 1020, zuständig.

Dipl.-Ing. Claus Burghardt (DMV), Dresden  
und Holger Görs (DMV), Finsterwalde

## 15 Jahre Traditionsbahn Radebeul Ost–Radeburg

Wenn die erste deutsche Fernbahn auch das Zehnfache an Jahren ihrer Existenz aufweisen kann, wollen wir die kleineren Jubiläen nicht vergessen. Das gilt besonders, wenn sie so eng mit der Entwicklung unseres Verbandes und einem so hohen Maß an ehrenamtlichen und öffentlichkeitswirksamen Aktivitäten verbunden sind wie in diesem Falle. Wohl keiner der Eisenbahnfreunde, die am 10. August 1974 anlässlich des 3. DMV-Verbandstages den Traditionsbetrieb auf der Schmalspurbahn Radebeul Ost–Radeburg aus der Taufe hoben, konnte dessen tatsächliche Entwicklung voraussehen. Doch für man nicht am Punkte Null an. Vorausgegangen waren bereits sieben Jahre Pflege historischer sächsischer Schmalspurwagen, die von der Rbd Dresden für das Verkehrsmuseum Dresden ausgesucht worden waren und nach und nach in Radebeul eintrafen. Damit und bei den ersten Fahrzeug-Ausstellungen 1968 und 1971 hatten Freunde aus verschiedenen Arbeitsgemeinschaften ihre ersten Bewährungsproben bestanden. Auf Initiative und unter Anleitung des DMV-Betriebsvorstandes Dresden konnten nun höhere Ziele in Angriff genommen werden. Nach Radebeul wurden Wagen verschiedener sächsischer Schmalspurstrecken umgesetzt, die noch möglichst originalgetreues Interieur verschiedener Wagenklassen besaßen. Manches schon ausgemusterte Fahrzeug erhielt eine Laufbescheinigung und wurde erst 1975 wieder in den Bestand der DR aufgenommen. Besondere Fahrkarten konnten gedruckt und vertrieben, historische Uniformen der K.Sächs. Sts.E.B. vom Verkehrsmuseum ausgeliehen und organisatorische Hürden genommen werden. Dann schließlich eröffnete Verbandspräsident Dr. Ehrhard Thiele den Traditionsbetrieb auf dieser Schmalspurbahn und gab der damals noch schwarzen 99 539 den Weg frei. 900 Fahrgäste bei sechs Fahrten an zwei Tagen – das war die Bilanz des Traditionsbetriebs 1974. Noch aber handelte es sich um keine ständige Einrichtung des DMV und der DR mit beachtlichen Leistungen. Einer der wichtigsten Schritte auf diesem Wege war wohl im Dezember 1974 die Gründung der Arbeitsgemeinschaft 3/58 des DMV als ein festes Kollektiv, das sich speziell dieser Aufgabe annahm. Kurz danach wuchs die Mitgliederzahl von 8 auf 18, und das öffentliche Interesse an dem ersten regelmäßigen historischen Zugbetrieb in der DDR nahm zu. Die Fahrgastzahlen entwickelten sich kontinuierlich und erreichten 1984 im 100. Jubiläumsjahr der Schmalspurbahn ein Maximum von 10 533 Personen bei 57 Traditionsfahrten. Seitdem haben sie sich auf die mit dem Leistungsvermögen aller Beteiligten verträglich

chen Werte von etwa 7 000 Personen und reichlich 40 Fahrten pro Jahr eingepegelt. Für die AG-Arbeit erwies sich die Vorbereitung und Durchführung des Traditionsbetriebs als ein tragfähiges Bindeglied zwischen den beiden anderen Hauptaufgaben – der Pflege und Erhaltung von Traditions- und Museumsfahrzeugen in Radebeul Ost einerseits sowie der verkehrsgeschichtlichen Forschungs- und Publikationstätigkeit andererseits. Letztere betrifft nicht nur 17 verschiedene Broschüren meist über Fahrzeuge und Strecken sächsischer Schmalspurbahnen, sondern ist auch oft direkt der originalgetreuen Ausgestaltung der Traditionsfahrzeuge zugute gekommen oder in die betriebsgeschichtliche Arbeit der DR eingeflossen. Mit der Übernahme des „Fritz-Hager-Archivs“ hat diese Arbeit einen weiteren Aufschwung erhalten. Gegenwärtig werden u. a. Broschüren über die Schmalspurbahnen von Zittau und Wolkenstein, die säch. IV K sowie Schmalspurwagen vorbereitet. Doch damit ist der vorhandene Stoff noch längst nicht erschöpft. Die bisherigen Auflagen dieser Schriften reichten jedoch nicht aus, um den Bedarf restlos zu decken.

Für den Traditionsbetrieb sind heute die Traditionslokomotiven 99 539 (säch. IV K Nr. 132, Baujahr 1899) und 99 713 (Nachbau VI K, Baujahr 1927) sowie als Reserve z. Z. die 99 561 (IV K, Baujahr 1909, Reko 1967) vorhanden. Der Wagenpark ist bis 1982 auf 11 Personenwagen (Baujahre 1900–1930), einen Gepäck- und einen geschlossenen Güterwagen angewachsen. Leider konnte seitdem keiner der noch vorgesehenen sechs Wagen mehr betriebsfähig hergerichtet werden. Höhepunkte im Traditionsbetrieb waren u. a. die großen Fahrzeug-Ausstellungen 1977, 1978, 1984 und 1989, die Jubiläen „100 Jahre sächsische Schmalspurbahnen“ 1981 und „100 Jahre Schmalspurbahn Radebeul Ost–Radeburg“ 1984, die Teilnahme mit Traditionsfahrten an den 100jährigen Streckenjubiläen Freital-Hainsberg–Kurort Kipsdorf 1983 und das Bahnhofsfest Radebeul Ost anlässlich des LDE-Jubiläums 1988. Aus letzterem Anlaß startete die AG 3/58 übrigens ihre ersten, aber sicherlich nicht letzten Traditionsfahrten mit dem regelspurigen Traditions-Personenzug zwischen Dresden, Radebeul Ost und Nossen.

1981 stand und seit 1984 steht unseren Fahrgästen ständig eine Ausstellung im Bahnhof Radeburg während des dortigen Aufenthalts offen. Seit 1980 werden über den Zutritt zusätzliche Informationen und Hinweise gegeben. Beschaffung und Vertrieb geeigneter Souvenirs haben einen beachtlichen Umfang angenommen.

Viele AG-Mitglieder qualifizierten sich – z. T. mit Ausbildung bei der DR – für eine Vielzahl von Dienstposten im Traditionsbetrieb, oft sind bis zu 14 Freunde gleichzeitig im Einsatz. Dafür gibt es übrigens seit 1986 eine eigene Dienstordnung.

Mit der Organisation von Fotosonderfahrten für Eisenbahnfreunde, von Heimat- oder Weinfahrten wurden und werden spezielle Interessen stärker berücksichtigt und auch Solidaritätsfahrten für die UNICEF ausgestattet. Doch damit ist die Palette des Traditions-

betriebs noch nicht erschöpft. Neben den öffentlichen Traditionsfahrten werden außerdem Sonderfahrten für Besteller aus dem In- und Ausland organisiert.

Selbstverständlich arbeiten die Freunde in der Kommission für Eisenbahnfreunde des Bezirksvorstandes Dresden aktiv mit, pflegen aber auch den Erfahrungsaustausch mit der Traditionsbahn Erfurt West und anderen vergleichbaren Einrichtungen.

Genau wie die vorgenannten steht auch die dritte Hauptrichtung der ehrenamtlichen Tätigkeit voll im Blickpunkt der Öffentlichkeit, spielt sich doch die Pflege und Erhaltung der Traditions- und vor allem der Museumswagen fast ausschließlich im Freien ab, und die Abstellgleise sind ständig für Besucher zugänglich. Was für letztere angenehm ist, wird sich für die Fahrzeuge in absehbarer Zeit verheerend auswirken: Nicht nur Diebstähle von Originalteilen treten auf, sondern Witterung und Umwelteinflüsse führen zu erheblichen Zerstörungen. Um so höher ist es zu werten, daß es den Mitgliedern der AG, Eisenbahnern, Mitarbeitern der Dresdner Verkehrsverbände, anderen fleißigen Helfern und Handwerkern bisher gelang, all die Fahrzeuge in einem ansehnlichen Zustand zu erhalten. Dennoch sind geschützte Abstellmöglichkeiten für die wertvollen Sachzeugen der Verkehrsgeschichte dringend erforderlich.

Die Sammlung der Museumswagen enthält seit 1983 13 Fahrzeuge. Um die weitere Erhaltung überhaupt zu ermöglichen, wurden 1987 noch ein meterspuriges und zwei 750-mm-Rollfahrzeuge mit Heberleinbremse sowie ein zweiachsiger Schneepflug übernommen. Doch auch zwei betriebsfähige Motordraisinen, ein Einrad-Wagenschieber, Läutewerk sowie Formsignal bereichern die Radebeuler Fahrzeugsammlung und beanspruchen das Arbeitsvermögen der AG 3/58 bis zu seiner Grenze. Deshalb ist jede Unterstützung durch andere Arbeitsgemeinschaften, Betriebe und Einrichtungen willkommen – sowohl bei einzelnen Arbeitseinsätzen als auch zur Übernahme der kompletten Aufarbeitung bestimmter Fahrzeuge oder anderer Objekte. Im Zuge der Weiterentwicklung vom Traditionsbetrieb zu einer echten Traditionsbahn kann es aber auch um die Pflege und Ausgestaltung von Haltepunkten oder anderer Details an der Strecke gehen. Schließlich zwingt der Oberbauzustand zu verstärkter Unterstützung bei dessen Sanierung. Abstriche am Umfang des Traditionsbetriebs sind dabei in Kauf zu nehmen. Zum 15jährigen Jubiläum der Traditionsbahn gilt besonders den beteiligten Eisenbahnern und Dienststellen ein herzliches Dankeschön. Mögen sie uns auch künftig bei der Erhaltung und Weiterführung des Geschaffenen helfen.

Die inzwischen 54 Freunde zählende AG 3/58 kann ihr 15jähriges AG-Jubiläum in dem Bewußtsein begehen, beständig und wirkungsvoll zur Pflege der besten Eisenbahntraditionen und zur Erhaltung entsprechender Sachzeugen beigetragen zu haben. Alle Mitglieder der AG sind darauf eingestellt, daß ihre kulturpolitische Verantwortung gegenüber der Öffentlichkeit weiter wächst.

## Leser schreiben ...

### Grenzstein statt Meilenstein

– „me“ 10/88, S. 3 –

Der Dresdner Hauptbahnhof hat überhaupt nichts mit der ersten deutschen Fernbahn zu tun. Er ist aus dem Böhmisches Bahnhof entstanden. Der Endpunkt der LDE lag beim heutigen Bahnhof Dresden-Neustadt.

Der abgebildete Stein ist kein Kilometerstein; denn es wurde in Meilen gemessen. Meilensteine der LDE sahen ganz anders aus. Der abgebildete Stein (er müßte 25 cm in die Erde) ist ein Grenzstein, wie er zu Tausenden an den Strecken stand, um sichtbar die Trasse gegen das anliegende Land abzugrenzen. Handelte es sich um staatliches Gelände, war auf der Rückseite die sächsische Krone eingehauen. Es ist schade, daß man in Dahlen den Stein weiß angemalt und die Buchstaben so schlecht mit schwarzer Farbe nachgezogen hat. Man hätte ihn lieber original aufstellen sollen.

K.-E. Hertam, Naunhof

### Preußische Dampftriebwagen

Bauart Stoltz

– „me“ 4/88, S. 17 bis 20 –

Von etwa 1947 bis 1950 liefen in einem Pendel-Personenzug auf der Strecke Bautzen-Neukirch (Lausitz) West zwei Wagen der genannten Achsfolge mit. Die Stirnseite war dem Gesamtwagen angepaßt. Die Achsanordnung entsprach der des Dampftriebwagens.

P. Liebscher, Wilthen

## Leser fragen ...

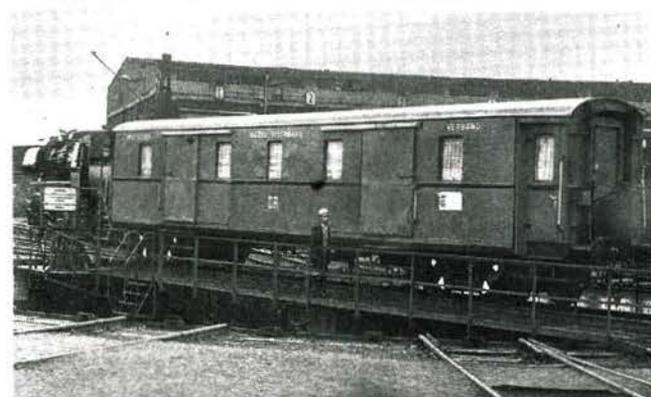
### Gepäckwagen der AG 6/53 Großpösna

Das Arbeits- und Ausstellungsmittel der A 6/53 Großpösna des DMV ist ein ausgemustertes Gepäckwagen der DR. Die folgenden Daten über die Geschichte dieses Wagens haben Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft zusammengetragen. Leider sind diese Daten nicht lückenlos, und auch Fotos vom Planeinsatz konnten noch nicht gefunden werden. Wir sind daher über jeden weiteren Hinweis dankbar, ist doch dieses Fahrzeug ein Stück Eisenbahngeschichte, das zugleich als ein Produkt des zweiten Weltkriegs an ein dunkles Kapitel der deutschen Geschichte erinnert.

*Hersteller- und Stationierungsdaten*  
– Baujahr: 1939  
– Hersteller Waggonfabrik Warschau  
– Herstellungsnummer: 28080  
– Einsatzbereich: Generaldirektion der Ostbahnen (GEDOB), Fahrzeug gelangte mit Flüchtlingsrückführungen auf das Gebiet der sowjetischen Besatzungszone.

– DR-Bezeichnung ab 1957: Pw4ü 601-202, später: Dü 57092-25326-0  
– Heimat-Raw: Delitzsch  
– Heimat-Bww: Schwerin (bis 1964)  
Leipzig Hbf (ab 1964)

– ausgemustert: 5. Februar 1981  
– seit 7. Oktober 1981 AG-Wagen, abgestellt im Bahnhof Liebertwolkwitz (KBS 430)  
– weiterer Wagen dieser Bauart bei der DR:



### 444. Ausgabe des „me“

Daß der „modelleisenbahner“ bereits seinen 38. Jahrgang zählt, ist allgemein bekannt. Weniger bekannt dürfte sicherlich sein, daß Ihnen, liebe Leser, mit der Augustausgabe das 444. Monatsheft vorliegt. Hierzu ein paar Zahlen: Als im September 1952 die erste Ausgabe „Der Modelleisenbahner“ erschien, betrug die monatliche Auflagenhöhe kaum 20 000 Exemplare. Im Jahre 1975 konnte die Stückzahl von 50 000 überschritten werden. Seit Anfang 1989 erscheinen 84 000 „me“ pro Monat, d. h., in diesem Jahr werden zum erstenmal eine Million Hefte gedruckt. Multipliziert man die gesamte Auflagenhöhe mit den jeweiligen Jahrgängen, so sind bisher annähernd 21 Millionen Hefte des „me“ durch die Rotationsmaschinen gelaufen!

Auch wenn der Bedarf noch längst nicht abgedeckt werden kann, ist die ständig gestiegene Auflagenhöhe nicht von ungefähr Ausdruck für das Bemühen um die Publikation unseres schönen Hobbys – bei allen noch bestehenden objektiven Problemen.

Konnten bis zur heutigen Ausgabe für alle Interessenten der kleinen oder großen Eisenbahn mehr als 14 000 Seiten gestaltet und veröffentlicht werden, spiegelt diese Zahl nicht zuletzt die aktive Mitarbeit und enge Verbundenheit der „me“-Leser gegenüber der Redaktion und somit unserer Zeitschrift wider. Möge diese Verbundenheit auch weiterhin bestehen. So wird es dem vierköpfigen Redaktionskollektiv samt seinem Beirat noch besser gelingen, einen für jeden Leser vielseitigen und unterhaltsamen „me“ zu gestalten – im Sinne unseres interessanten Hobbys.

Ihre „me“-Redaktion

Pw4ü 601-201

### Technische Daten

- LÜP: 18 850 mm
- Gesamtachsstand: 14 150 mm
- Höhe: 1 300 mm
- Masse: 31 900 kg (leer)
- Drehgestelle: amerikanische Gleitlager (Schwanenhalsdrehgestelle)
- Tragfähigkeit: 12,6 t
- Ladegewicht: 12,0 t
- Laderäume: 2
- Hundeabteil: 2

Text und Foto: Dipl.-Ing. A. Keyser, Großpösna

### Wer kann helfen?

Die AG 7/83 Straßenbahn Brandenburg des DMV sucht zur Komplettierung des historischen Triebwagens Nr. 30 Dachlaternen gemäß nebenstehendem Bild.

Insgesamt werden vier Stück benötigt. Wir würden uns aber auch freuen, wenn wir eine Bauanleitung für die Dachlaternen bekommen könnten.

P. Kotecki, Paul-Voigt-Str. 34, Brandenburg, 1800

## Leser antworten

### Die 56 603 war eine ex sä IX H V

– „me“ 1/89,

### 4. Umschlagseite, Abb. 4 –

Der Text zum genannten Foto enthält eine Fehlinformation. Die Lokbezeichnung lautet hier 56 603 (ex sä. IX V); u. E. muß es richtig heißen: Lok 56 603 (ex sä. IX H V), da es sich bei der BR 56.6 um Heißdampfloks handelte. Sie wurden 1907/1908 von Hartmann in einer Serie von 30 Maschinen gebaut, mit den Fabrik-Nummern 3124 bis 3153 an die Königlich-Sächsischen Staats-Eisenbahnen geliefert und mit den Betriebs-Nummern 771 bis 800 eingesetzt. Die Lok 56 603 (ex sä IX H V) war die frühere Nr. 773 (Baujahr 1907, Fabrik-Nummer 3126, vgl. auch Dampflok-Archiv 2 und Umzeichnungsplan von 1925 der DRG, Bd. II, Seite 159).

U. u. K. H. Specht, Berlin

### Vorsicht, nur kurzes Drücken!



Eingesandt von J. Hanisch, Zwönitz

Wolfgang Bahnert (DMV), Leipzig

## Unterwegs von Leipzig nach Dresden ...

Leipzig Hauptbahnhof Bahnsteig 22, sechs Uhr morgens: Der D 871 Leipzig-Riesa-Dresden ist mit der 243 248-2 bespannt. Bis zur planmäßigen Abfahrtszeit verbleiben noch einige Minuten Zeit. Wir begrüßen den Lokomotivführer, ein Kollege aus Leipzig, ein waschechter Sachse.

Inzwischen leuchten die Bremslichter über dem Gleis an der Hallenschürze auf und melden dem Lokomotivführer „Bremsen in Ordnung“. Jetzt legen wir ihm unsere Mitfahrberechtigung, Fahrkarte und Fotoerlaubnis vor, Ordnung muß sein.

6.13 Uhr, das Zwischensignal am Bahnsteig zeigt oben gelbes Blinklicht und unten gelbes Standlicht: 40 km/h, 40 km/h erwarten.

Über Lautsprecher wird der Zug abgesetzt, den Fahrgästen eine angenehme Reise gewünscht.

6.14 Uhr – Zp9 durch die Aufsicht – abfahren.

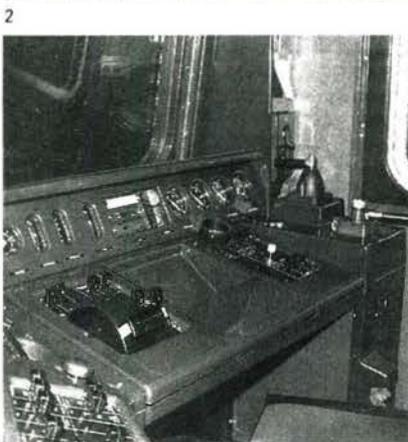
Nachdem unser Lokomotivführer die Zusatzbremse gelöst hat, legt er den Geschwindigkeitswahlschalter (man könnte ihn auch als Fahrtschalter bezeichnen) auf 40 km/h fest. Zuvor wurde der Fahrmotorenlüfter durch einen weiteren Kippschalter eingeschaltet. Kaum spürbar das Vibrieren der Lokomotive, sie zieht an und setzt den Zug in Bewegung. Unterdessen zeigt das Signalbild grün-gelb – „Fahrt frei mit 40 km/h,  $V_{max}$  erwarten“. Das gab es vor 150 Jahren nicht, da wurde auf Sicht gefahren. Auch hatte Lokomotivführer John Robson auf der BLITZ noch keinen so bequemen Arbeitsplatz wie in der 243er, dem jüngsten Kind unserer volkseigenen Schienenfahrzeugindustrie. Der Führerstand erinnert an ein Cockpit eines Düsenflugzeuges, nur nicht ganz so viele Anzeigeeinstrumente und Schalter sind vorhanden. Eine sinnvolle Elektronik überwacht viele Funktionen des Lokomotivführers, er kann dadurch intensiver die Strecke beob-

achten. Eine Streckenfunkanlage ermöglicht bei Bedarf Kontakt mit den Zugdispatchern und Fahrdienstleitern. Erst wenige hundert Meter sind wir gefahren. Auf der Digitalanzeige leuchtet bereits die 40 auf, vor uns die Brandenburger Brücke. 1908 erbaut, überspannt sie die Bahnanlagen des Leipzig Dresdner Güterbahnhofs und das Streckengleis nach Geithain, Dresden und Altenburg sowie mehrere Lokfahrgleise. Noch vor der Brücke wird der „Schiebeschuh“, wie der Geschwindigkeitswahlschalter von den Lokpersonalen genannt wird, auf 120 gelegt. Unsere 243 zeigt jetzt, was in ihr steckt.

Zur Rechten ein Blick auf die Anlagen des Leipzig Dresdner Güterbahnhofs. Ab 1. Mai 1917 als selbständige Dienststelle geführt, hat er nichts mit dem Dresdner Bahnhof in Leipzig von 1837 zu tun.

Es folgt das Bw Leipzig Hbf Süd, anschließend der VEB Mikrosa. Hier stand einst eine der Ziegeleien, die die Leipzig-Dresdner Eisenbahn (LDE) errichten ließ, um Ziegel für eigene Hochbauten und Brücken preiswert selbst herstellen zu können und längere Transportwege zu vermeiden.

Wenig später unterqueren wir die Altenburger Strecke, vor uns die seit 1906



Die Geschwindigkeit klettert ständig, 45, 46, 47, 48, 49 ...

Links hinter der Brücke der 1911 fertiggestellte Postbahnhof mit seinen 29 Gleisen. Dann folgt das 1906 in Vorbereitung zum „Leipziger Centralbahnhof“ in Betrieb genommene Bahnbetriebswerk Nord, heute Schuppen III und Diesellokwerkstatt des Bw Leipzig Hbf Süd.

1 Zwischen Wurzen und Oschatz befindet sich der Bahnhof Dornreichenbach. Um das Empfangsgebäude in Augenschein nehmen zu können, muß man schon mit einem Personenzug unterwegs sein. Schnellzüge fahren hier mit Höchstgeschwindigkeit vorbei. Der gerade einfahrende Personenzug ist unterwegs in Richtung Leipzig.

2 Optimale Arbeitsbedingungen bietet der Führerstand einer Ellok der Baureihe 243. Links neben der Ablagefläche für den Buchfahrplan befindet sich der „Regler“ – der Geschwindigkeitswahlschalter.

3 Auch der in Oschatz entgegenkommende Schnellzug ist mit einer 243er bespannt. Seit 1984 sind von dieser Ellok-Baureihe bereits mehr als 450 Maschinen gebaut worden und auf dem gesamten elektrifizierten Streckennetz der DR anzutreffen.

bestehenden Brückenbauwerke der Leipziger Güterringstrecken. Durch Paunsdorf rollt der D 871 bereits mit 120 km/h. Hinter dem Haltepunkt Leipzig-Paunsdorf sind einige volkseigene Großbetriebe angesiedelt. Rechts dann ein Blick auf den Westberg des Güterbahnhofs Engelsdorf. In wenigen Sekunden wird der S-Bahn-Haltepunkt In-

dustriegelände Ost durchfahren, es folgt eine Langsamfahrstelle – 70 km/h. Eine Bremsstufe mit dem Führerbremseventil der Bauart „Dako“, die Digitalanzeige läuft rückwärts; die Lokomotive bremst dabei elektrisch. Dann poltern wir über die Kreuzung der Anschlussgleise vor dem Haltepunkt Engelsdorf Ost. Bald danach fahren wir wieder mit voller Geschwindigkeit.

Von Engelsdorf Ost bis Borsdorf ist die Strecke dreigleisig. Anfang der 70er Jahre wurde das dritte Gleis zur Entlastung der Magistrale Leipzig–Dresden speziell für Güterzüge verlegt und mit Fahrleitung überspannt.

schnitt bei Machern, um dann im leichten Gefälle bis Wurzen West – früher Bennewitz – zu gelangen.

Nun rollt der Zug über die Muldebrücke dem Bahnhof Wurzen entgegen. Die Bremsen quietschen. In einer weiten Rechtskurve kommt der Zug kurz darauf am Bahnsteig zum Stehen. Schon bald geht es weiter. Hinter dem Personenbahnhof liegt beiderseits der Streckengleise der Güterbahnhof mit zahlreichen Anschlussgleisen und dem Lokbahnhof, der heute überwiegend vom Bahnstromwerk (Bsw) genutzt wird.

Hinter dem Ausfahrtsignal überqueren

sächsischen Gattung IV K vor Güterzügen. Nach kurzem Halt am Bahnsteig 1 verlassen wir Oschatz. Über einen Damm, an dessen Stelle zur Eröffnung das Zschöllauer Viadukt stand, folgen weite Kurven; wir fahren an der Blockstelle und dem Haltepunkt Bornitz vorbei.

Vor uns nun die Schornsteine des Stahl- und Walzwerkes Riesa, nach wenigen Minuten halten wir im Bahnhof.

Das Ausfahrtsignal zeigt bereits „Fahrt frei mit 40 km/h,  $V_{max}$  erwarten“. Abfahren ... unsere 243 zieht an, die Fahrmotorenlüfter heulen auf. Im Führerstand ist es aber ruhig, man kann sich normal unterhalten. Trotz der morgendlichen Frische umhüllt uns angenehme Wärme. Und im Sommer, bei hohen Außentemperaturen, sorgt eine Klimaanlage für erträgliche Temperaturen auf dem Führerstand. Unter der Lokomotive dröhnt die Elbebrücke.

Rasch gewinnen wir an Tempo. Am Bogendreieck Röderau zweigt die Strecke nach Falkenberg (Elster) und Jüterbog ab.

Wieder klappern unter uns die Weichen – Zeithain Bogendreieck –, wir fahren 120 km/h, links ein Blick auf die Strecke nach Elsterwerda.

Eine Steigung beginnt kurz vor der Blockstelle bzw. dem Haltepunkt Glaubitz bei Riesa, einstmals Bahnhof mit Ein- und Ausfahrtsignalen und einer Ladestraße. Wenig später fahren wir an einem Neubaugebiet zur Rechten vorbei, das für die Werkstätten des VEB Chemiewerk Nünchritz Ende der 70er Jahre errichtet wurde. Der Werksanschluß wird vom Bahnhof Weißig bei Großenhain bedient. Eine Werklokomotive, deren Schwestern bei den ČSD als T 334 geführt werden, rangiert. Der Bahnhof Weißig hat ein Überholungs-gleis und zwei Übergabegleise für die Anschlußbedienung. Noch immer fahren wir in der Steigung.

Unsere 243 hält dabei exakt die 120, richtiger die Elektronik der 243! Nach einer leichten Rechtskurve steht das Einfahrtsignal des Bahnhofs Priestewitz. Kurz vor dem Bahnsteig mündet links die Nebenbahn von Großenhain ein. Der Bahnhof liegt schnell hinter uns. Nun geht es hinab ins Elbtal. Eine weitere Rechtskurve, ein Bahnübergang, durch Warnlichtanlage gesichert, vorbei an der Blockstelle Baßlitz fahren wir mehrere Kilometer schnurgerade. In einigen hundert Meter Entfernung verläuft auf der linken Seite fast parallel die Strecke Berlin–Dresden. Wir erkennen Betonmasten, die auch an dieser Strecke die Fahrleitung tragen.

3



Hinter der Autobahnbrücke Leipzig–Dresden erkennen wir rechts das Dorf Althen, das am 24. April 1837 Endpunkt des ersten Teilstückes der LDE war. In der Nähe des Schrankenpostens wurde 150 Jahre später zur Erinnerung an dieses Ereignis ein Gedenkstein enthüllt. Ganze sieben Minuten sind wir bisher mit 498 Tonnen am Haken gefahren. 1837 benötigte die Lokomotive BLITZ dafür 20 Minuten, und mit einer Lokomotive der Baureihe 03 waren in den 60er Jahren etwa 13 Minuten erforderlich.

In leichter Neigung erreichen wir nach dem Überqueren des Parthe-Flusses den Bahnhof Borsdorf. Hier zweigt die zweite Strecke der LDE nach Dresden ab, 1866 bis Grimma eröffnet. Die Steigung nach Posthausen erweist sich für die 243 248-2 als ein Kinderspiel. Der Haltepunkt Gerichtshain liegt hinter uns, der Betriebsbahnhof Posthausen mit Ein- und Ausfahrtsignalen folgt. Jetzt erreichen wir den legendären Ein-

wir die Strecke nach Eilenburg, die nur noch dem Güterverkehr dient.

Jetzt steigt die Strecke bis Dahlen. Hinter dem Abzweig Kornhain überqueren wir die F6. Das Brückenbauwerk stammt noch aus dem Jahre 1838 und steht unter Denkmalschutz. Schnurgerade und mit Höchstgeschwindigkeit fahren wir durch den Bahnhof Dornreichenbach mit dem Anschlussgleis zu den Schotterwerken Röcknitz-Hohnstädt.

In der Ferne vor uns die Silhouette des Kräftefuttermischwerkes Dahlen. Dahlen und die Dahleiner Heide sind anerkanntes Naherholungsgebiet für die Bewohner der Messemetropole.

Dahinter erstrecken sich fruchtbare Felder, die mit Zuckerrüben, Kartoffeln oder auch Brotgetreide bestellt werden. Vorbei am Block Großböhma, erreichen wir Oschatz, rechts ein Rollwagenzug nach Kemmlitz – noch gibt es sie hier: die Dampfeisenbahn. Unermüdet sieht man die Lokomotiven der früheren

Es folgt eine weite Linkskurve, das Vorseignal zeigt H1. Unmittelbar hinter der Blockstelle Gröbern befindet sich eine Straßenbrücke über die Bahnlinie, dann jener Einschnitt, wo bis 1936 der erste Eisenbahntunnel Deutschlands bei Oberau existierte.

Mit 120 km/h passieren wir den Bahnhof Niederau mit dem ältesten Empfangsgebäude der Deutschen Reichsbahn. Coswig ist in Sicht. Von rechts mündet hier am Abzweig B die Strecke von Leipzig über Döbeln-Nossen-Meißen ein, die ab Meißen-Triebischtal mit Fahrleitung überspannt ist und von den Dresdner S-Bahnzügen befahren

Selbstblocksignal. Es wird vom Zug bedient. Das Mastschild ist aus diesem Grunde auch weiß-schwarz-weiß-schwarz-weiß ausgeführt. Wir liegen gut in der Zeit, deshalb wird die Geschwindigkeit verringert.

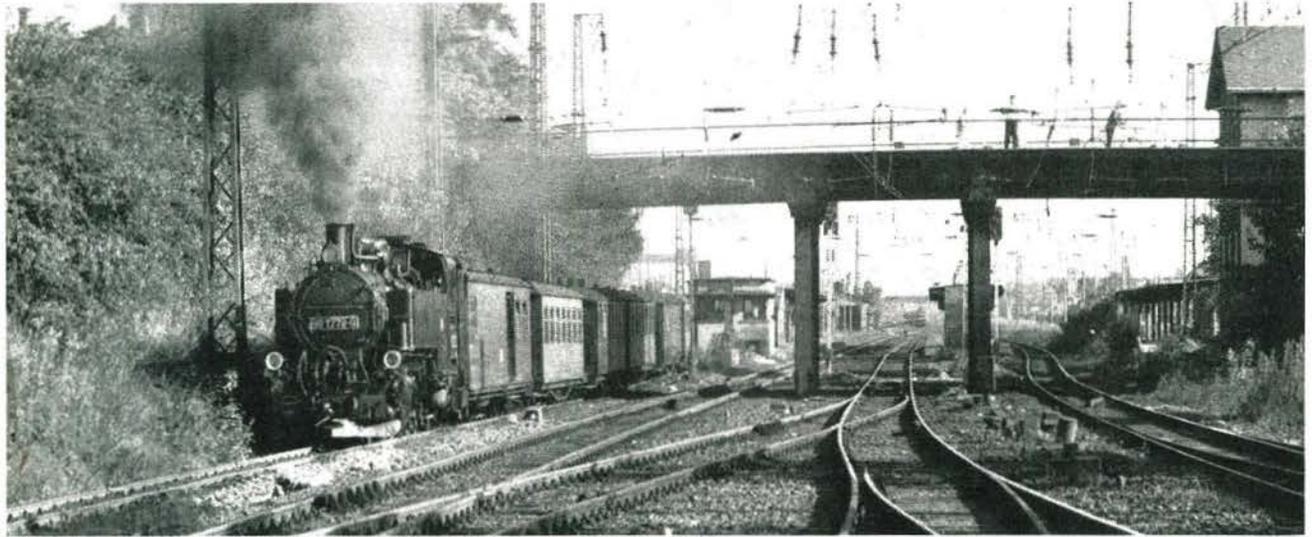
Mit „100“ rollt der D 871 durch den Bahnhof Radebeul Ost, ein Blick auf die Anlagen des Schmalspurbahnhofs zur Linken.

Vorbei geht es nun am Raw Dresden, in dem offene Güterwagen instand gehalten werden. Eine Eisenbahnbrücke überspannt die Bahnanlagen. Und schon sind wir inmitten der sächsischen Metropole und ehemaligen Residenz.

– ein letztes Stück Eisenbahnromantik, die an längst vergangene Zeiten erinnert. 116 km liegen hinter uns, und hier in der Nähe endete einstmalig die Fahrt von Leipzig nach Dresden. Straßennamen wie Eisenbahnstraße und Leipziger Straße in der Nähe des Personenbahnhofs Neustadt erinnern noch an die Bahnhofsanlagen der Leipzig-Dresdner Eisenbahn.

Hf 2 – einsteigen, Türen schließen, abfahren. Mit 40 km/h geht es über die Elbebrücke, und vor uns liegt die Glaskuppel des Tabakkontors. Hinter der Brücke eine S-Kurve, dann der Bahnsteig von Dresden Mitte.

4



4 Bei der Durchfahrt in Radebeul Ost sind schnell ein paar Blicke zum angrenzenden Schmalspurbahnhof möglich, und mit ein wenig Glück kann man die Ausfahrt eines Personenzuges nach Radeburg sehen.

Fotos: Verfasser (2 und 3); B. Sprang, Berlin (1 und 4)

wird. Das Zwischensignal zeigt H1 – Fahrt mit Höchstgeschwindigkeit. In der Linkskurve beginnt der Bahnsteig von Coswig. Auf der rechten Seite ein Blick auf die Dachpappenfabrik, das Werk für Brems- und Kupplungsbeläge, die Tape-fabrik und den VEB Farben und Lacke mit relativ umfangreichen Anschlußgleisen. Von einem modernen Zentralstellwerk aus werden alle Weichen, Signale und Schranken bedient. An der Ausfahrt zweigt die Strecke nach Dresden-Friedrichstadt über Cossebaude ab. Wir fahren durch eine Brücke, über die eine Verbindung von Dresden-Friedrichstadt nach Berlin besteht, dahinter der Damm der Streckengleise Berlin–Dresden, die sich im Bahnhof Radebeul West mit unserer „Schiene“ vereinigen. Am Bahnsteig von Radebeul-Weintraube steht ein

Jetzt folgt die Weiche der Abzweigstelle Dresden-Pieschen, von wo aus Güterzüge direkt zum Güterbahnhof Dresden-Neustadt gefahren werden können. Dann der Bahnsteig, und dahinter erkennen wir zwei ehemalige Ringkloppschuppen des früheren Bw Dresden-Pieschen, einstmalig Heimat-Bw für Triebwagen.

Das nächste Signal zeigt gelbes Standlicht, also „Halt“ erwarten.

Eine Bremsstufe – am Wiederholer sind es noch 40 km/h als das gelbe Standlicht umschaltet und gelbes Blinklicht erscheint. Eine enge Rechtskurve, nach den Häusern der Friedhof zur Rechten und am Einfahrsignal zwei gelbe Standlichter und ein gelber Lichtstreifen: Fahrt mit 40 km/h, am nächsten Signal „Halt erwarten“. Über Brücken wird die Strecke von Bischofswerda in den Bahnhof Dresden-Neustadt eingeführt. Vor uns die Bahnsteighalle, die im weitesten Sinne Ähnlichkeit mit dem Leipziger Hauptbahnhof hat, aber wesentlich kleiner ist. Viele Reisende steigen jetzt schon aus. Die Ausfahrtsignale in beiden Richtungen sind noch Formsignale

Unmittelbar hinter dem Bahnsteig sieht man die Abzweigstelle zum Güterbahnhof Dresden-Friedrichstadt. Im Dreieck der Kohlelagerplatz des Heizkraftwerks, dann die Einmündung von Dresden-Friedrichstadt. Das Einfahrsignal von Dresden Hbf signalisiert uns zwei gelbe Standlichter und darunter zwei gelbe Lichtstreifen senkrecht nebeneinander „Einfahrt mit 40 km/h ins Stumpfgleis“, also in die Mittelhalle. Pünktlich 7.52 Uhr stehen wir wenige Meter vor dem Prellbock am Bahnsteig 14 des Dresdner Hauptbahnhofs.

Uns bleibt nicht viel Zeit, Bügel ab, ein Rangierer kuppelt die 243er vom Zug ab. Nachdem eine 106 unseren Zug abgezogen hat, fahren wir hinterher bis unter die Brücken, um den Gegenzug zu übernehmen, den D 942 nach Salzwedel über Leipzig, Magdeburg und Stendal. Hier wird der Vorteil der Ellok gegenüber der Dampflok deutlich, denn pünktlich um 10.37 Uhr sind wir schon wieder in Leipzig. 1840 dauerte eine „Personenfahrt“ von Leipzig nach Dresden doppelt solange wie heute.

## 150-Jahr-Feier in Leipzig

Vom 20. bis 28. Mai 1989 sorgte eine Fahrzeug-Ausstellung auf dem Gelände des Leipzig Dresdner Güterbahnhofs für Aufsehen. Die mit der Fahrzeugparade in Riesa begonnenen Feierlichkeiten anlässlich des LDE-Jubiläums wurden mit dieser Veranstaltung fortgesetzt. Hier waren vor allem jene Fahrzeuge präsent, die zwischen Leipzig und Dresden Eisenbahngeschichte mitgeschrieben haben oder es noch tun. Zweifellos im Mittelpunkt stand unter den Lokomotiven die 75 515. Aber auch zahlreiche Museumswagen und interessante Sonderfahrzeuge gehörten dazu. Großen Anklang fanden ein Souvenirverkauf, ein Speisewagen der MITROPA als Restaurant und die Mitfahrten auf einer Dampflokomotive. 25 290 Besucher, darunter 5 000 „Dampflokmitfahrer“, konnten gezählt werden – eine Bilanz, die sich sehen lassen kann. Hinzu kamen historische Straßenbahnfahrten als Zubringerverkehr sowie an Wochenenden mit der E 18 19 bespannte Regelpzüge in Richtung Dresden und einige S-Bahn-Züge nach Wurzzen mit der E 04 01. Für 2 374 Teilnehmer der täglich stattgefundenen Traditionsfahrten mit den Lokomotiven 74 1230 86 333 nach Großsteinberg wartete auf diesem Bahnhof ein sprichwörtlich „Großer Bahn-

hof“. Eine Minifahrzeug-Ausstellung mit den Lokomotiven 52 8186 und E 44 046, einem ehemaligen Gepäckwagen – heute im Besitz der AG 6/53 des DMV – und einer Hebeldraisine dieser AG war Anziehungspunkt für jung und alt. Ein reichhaltiger Imbiß und Unterhaltungsmusik lockten zahlreiche Eisenbahnfreunde. Großsteinberg war und ist ein Beispiel für eine gute Zusammenarbeit zwischen DMV, insbesondere den Arbeitsgemeinschaften 4/49, 6/53 und 6/55, der DR und den örtlichen Organen. Die Einnahmen vom 24. Mai 1989 übrigens wurden für die UNICEF abgerechnet, und 85 Kinder aus fünf Leipziger Oberschulen erlebten an diesem Tag unvergeßliche Stunden. Alles in allem: „150 Jahre LDE in Leipzig“ war ein Erfolg für die Organisatoren und zugleich Anreiz für neue Vorhaben.  
wb, am

## Computer gehören zur Eisenbahn

Über 1 700 Rechnerarbeitsplätze gibt es gegenwärtig bei der Deutschen Reichsbahn. Sie sind in Dispatcherleitungen, bei der Disposition des Lokomotiv- und Güterwagenparks sowie bei Bau- und Instandhaltungsprozessen eingesetzt.

635 Rechner (manche sagen protzig Schalterterminals) in Fahrkartenschaltern und 560 Rechnerautomaten gibt es. Bei der elektronischen Platzreservierung werden für einen Zeitraum von 60 Tagen bis zu neun Millionen Plätze angeboten.

me

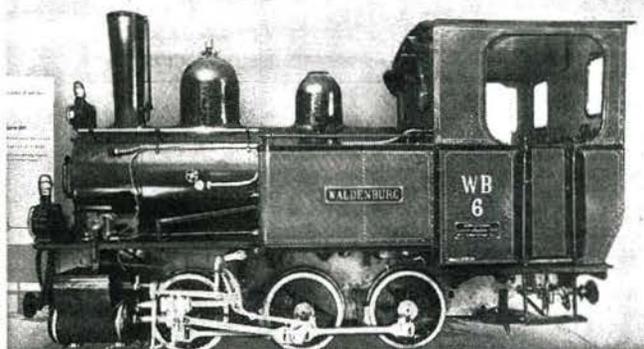
## Verkehrshaus Zürich hoch im Kurs

Zu den besonderen Anziehungspunkten im Verkehrshaus der

Stadt Luzern (Schweiz) zählt die Tenderlokomotive WALDENBURG (Nr. 6) der Waldenburgerbahn. Sie ist mit 750-mm-Spurweite die schmalste dem öffentlichen Verkehr dienende Eisenbahn der Schweiz. Die Verwaltung der 1880 eröffneten Bahn beschaffte 1912 die Tenderlokomotive vom Typ G 3/3 von der Lokomotivfabrik in Winterthur und nutzte dieses Triebfahrzeug bis zur Elektrifizierung der Bahn im Jahre 1953. Die Lok wurde 1954 vor der Verschrottung gerettet und in Freizeitarbeit durch Mitglieder des Eisenbahn- und Modellbauklubs Luzern (EMBL) museumswürdig hergerichtet und dem Verkehrshaus geschenkt.

Bereits im Jahre 1918 war in den Räumen des Güterbahnhofs Zürich ein bescheidenes Eisenbahnmuseum eingerichtet worden. Schließlich bildete sich im Jahre 1942 in Zürich ein Verein „Verkehrshaus der Schweiz“. Das Museum mit diesem Namen öffnete dann am 1. Juli 1959 in Luzern seine Pforten. Die Sammlungen umfassen heute mehrere tausend Gegenstände aus allen Gebieten des Verkehrswesens. Zu den bedeutendsten Ausstellungsobjekten gehören in der Eisenbahnhalle 60 Lokomotiven und Waggons. Das Verkehrshaus ist derzeit das am stärksten besuchte Museum der Schweiz.

Mrd., Foto: Reproduktion  
M. Radloff, Berlin



## Ein alter „Sachse“ in Putbus

Als Gepäckwagen für die Königlich-Sächsischen Staats-Eisenbahnen (K. Sächs. Sts. E. B.) wurde er 1896 in deren Werkstätten zu Chemnitz gebaut und erhielt die Nummer 1492\* (DRG K 2012). Von diesem Wagentyp wurden zwischen 1883 und 1909 etwa 55 Exemplare hergestellt, wovon heute noch vier existieren. Im Bestand der DR ist der Putbuser Wagen jedoch der letzte. Das Fahrzeug gehörte als einziger Zweiachser zu jenen Wagen, die ab 1953 auf das Schmalspurnetz der Insel Rügen kamen. Im Mai 1953 wurde der seit 1950 mit der Nummer 7.2012 gekennzeichnete Wagen aus Kirchberg (Sachs.) übernommen und ge-

hörte zunächst auch hier – als 7.1910, ab 1958 als 975-103 – zum Reisezugwagenbestand. Ab August 1959 erhielt der Wagen die Betriebsnummer 73-55-44 und ist seitdem als Gerätewagen für den Hilfszug in Putbus beheimatet. Zweimal allerdings änderten sich zwischenzeitlich die

Wagen-Nummern. Später als 979-103 erfaßt, trägt der Zweiachser seit etwa 1966 die Nummer 979-009. Gemäß der „Ordnung für Eisenbahn-Museumsfahrzeuge“ des Ministeriums für Verkehrswesen vom 25. Februar 1986 ist der Wagen am künftigen Standort Radebeul Ost betriebs-

fähig vorzuhalten. Aus diesem Grund arbeiteten in Putbus neun Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft 3/58 „Traditionsbahn Radebeul Ost-Radeburg“ des DMV den Wagen ehrenamtlich in den Monaten Juni und August 1987 auf. Dabei wurde die noch gut erhaltene Holzbeplankung konserviert und lackiert. Hinzu kamen kleinere Reparaturen am Wagenkasten und am Dach. Das Fahrgestell wurde gesäubert und abgeölt. Damit konnte in rund 160 Stunden ein Beitrag zur weiteren Erhaltung des Veteranen geleistet werden (siehe Foto). Es ist vorgesehen, den Wagen bis zur großen Fahrzeug-Ausstellung (19. bis 27. August 1989) nach Radebeul Ost zu überführen.

H. Prautzsch, Radebeul,

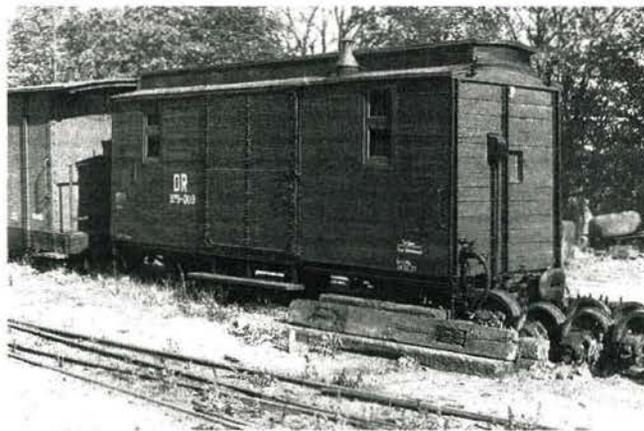


Foto: R. Fiedler, Dresden

**Abschied**

Gleich von drei markanten Triebfahrzeugbaureihen mußten die Eisenbahnfreunde in der Bundesrepublik Deutschland vor mehr als einem Jahr Abschied nehmen. Zum 28. Mai 1988 schieden die Baureihen 194, 221 und 601/901 aus dem Bestand aus.

Mit der Baureihe 194 (E 94) wurde die letzte Vorkriegsbauart der Deutschen Bundesbahn entbehrlich, abgesehen von den Kleinlokomotiven der Leistungsgruppe II (Köf II).

Im Jahre 1945 befand sich mit 88 Maschinen der größte Teil aller bis dahin gebauten E 94 auf dem Gebiet der heutigen Bundesrepublik Deutschland. Bis 1952 kamen noch acht Loks hinzu, die aus vorhandenen Baugruppen (E 94 137-E 94 142 sowie E 94 160 und E 94 161) entstanden. 1954 erhielt die DB von der DR im Tausch gegen Dampflokomotiv-Ersatzteile die E 94 042, E 94 046 und E 94 055 (siehe „me“ 9/82, Seite 9).

Mit verstärkter elektrischer Ausrüstung ließ die DB dann von 1954 bis 1956 nochmals 24 Maschinen bauen, die man als E 94 262-E 94 285 einreihete (ab 1968 194 562-194 585). Damit existierten 1957 insgesamt 124 Maschinen bei der Deutschen Bundesbahn.

Bis zum 1. Januar 1986 wurden lediglich

23 Lokomotiven ausgemustert, zumeist wegen Unfallschäden.

Konzentriert war die Baureihe 194 im gesamten süddeutschen Raum. Durch den allgemeinen Verkehrsrückgang bei der DB und die Inbetriebnahme von Drehstromlokomotiven der Baureihe 120.1 konnten sämtliche 194er abgestellt werden.

Auf der Verkehrsausstellung in München sorgte 1953 der Prototyp einer neuen Diesellok mit 2 x 1 100 PS Leistung und hydraulischer Kraftübertragung für Aufsehen. Das markante Äußere dieser Maschinen wurde wenig später zum Symbol der modernen Traction bei der Deutschen Bundesbahn. Den 86 Lokomotiven der Baureihe V 200 (220) folgten als V 200.1 (221) von 1962 bis 1965 50 Lokomotiven mit 2 x 1 350 PS Leistung.

Bereits 1984 wurden die 220er beim Bw Lübeck ausgemustert, und die Lokomotiven der Baureihe 221 bedienten zu diesem Zeitpunkt noch zahlreiche und nicht elektrifizierte Werkanschlüsse im Bereich der Bundesbahndirektion Essen, übernahmen aber auch Kalksteinzüge auf der Angertalbahn von Wülfrath ins Ruhrgebiet. Streckenstilllegungen in anderen Bundesbahndirektionen führten dazu, daß modernere Bauarten frei wurden und die Baureihe 221 ersetzen konnten.

Zahlreiche 220er blieben erhalten und sind heute in der Schweiz, Italien, Algerien und Saudi Arabien im Einsatz.

1 Lokomotive 194 075 am 8. Dezember 1987 in Ingolstadt vor Ausfahrt mit dem Güterzug 76911 nach Regensburg

2 Ebenfalls vor einem Güterzug: die 221 135 in Mühlheim (Ruhr) am 26. April 1988

3 601 015/601 018 als Reisebüro-Sonderzug „Alpen-See-Expreß“ Dt 13816/13416 in Kempten (Allgäu) am 17. Januar 1972.

Fotos: U. Cieslak, Remscheid

Als die DB 1957 den Trans Europ Expreß-Verkehr (TEE) aufnahm, setzte sie dazu modernste Dieseltriebzüge der damaligen Baureihe VT 11.5 ein. Bis 1963 wurden insgesamt 19 Triebköpfe, 23 Abteilwagen, 8 Großraumwagen, 8 Speisewagen und Barwagen (ohne Küche) sowie 9 Speisewagen (mit Küche) beschafft. 1972 waren die Fahrzeuge im TEE-Netz entbehrlich. Auch die ab 1968 als Baureihe 601/901 bezeichneten Triebzüge galten als ein Symbol für den modernen Schienenverkehr.

Von nun an verkehrten die Fahrzeuge im neugeschaffenen Intercity-Netz der DB. Hier ersetzte man sie durch lokbespannte Züge. Anschließend rollten die Triebzüge für das Reisebüro im Sonderverkehr, so von Dortmund bzw. Hamburg in die Urlaubergebiete des Schwarzwaldes oder des Bayerischen Waldes. Der letzte Zug dieser Art ging am 9. April 1988 auf die Reise. Es war der Alpen-See-Expreß von Innsbruck nach Dortmund. Mehrere dieser Triebzüge werden nach Italien verkauft.

U. Cieslak, Remscheid

**Nahverkehr  
und Museumsbetrieb:  
die Albtalbahn  
in Baden-Württemberg**

Ein viel beachtetes Comeback hatte im Sommer vorigen Jahres die Personenzugtenderlokomotive 75 1118, einzige noch erhaltene badische VI c in ihrer alten Heimat bei Karlsruhe (s. a. „me“ 12/66). Auf der schwäbischen Albtalbahn fährt sie seitdem im Wechsel mit anderen Dampflokomotiven zwischen Ettlingen und Bad Herrenalb bzw. Ittersbach vor historischen Zügen. Damit wird an den rund 50jährigen Betriebsinsatz von Maschinen der Gattung VI c auf den südwestdeutschen Strecken erinnert.

In der Mehrzahl von der Maschinenbau-Gesellschaft Karlsruhe hergestellt, wurden zwischen 1914 und 1921 insgesamt 135 Stück der VI-c-Lokomotiven beschafft. Als deren drittletztes Exemplar kam die spätere 75 1118 im Jahre 1921 beim BW Bruchsal zum Einsatz. Weitere Stationen waren ab 1942 die

Bahnbetriebswerke Karlsruhe, Friedrichshafen, Offenburg, abermals Karlsruhe, Villingen und Radolfzell. Die Maschine legte rund 1 200 000 km zurück und wurde nach ihrer Ausmusterung 1967 der Technischen Universität Karlsruhe übergeben.

20 Jahre später begann ein neues Kapitel in der Chronik dieser Lok. Zwischen dem Institut für Straßen- und Eisenbahnwesen der Technischen Universität Karlsruhe, der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft Karlsruhe (AVG) und den Ulmer Eisenbahnfreunden, Verein zur Förderung und Erhaltung historisch wertvollen Eisenbahnmaterials (UEF), wurde ein Vertrag über die Nutzung der Tenderlokomotive abgeschlossen. Daraufhin konnte im Winter 1987/88 diese Maschine in Ettlingen hauptuntersucht und betriebsfähig aufgearbeitet werden. Seit dem 17. Juni 1988 steht die 75 1118 nun im (Sonderzug-)Dienst. Ihre Hausstrecke ist die Albtalbahn.

Gebaut in Meterspur, wurde die Strecke Karlsruhe-Herrenalb 1898 eröffnet (Karlsruhe-Ittersbach-Pforzheim 1901) und bis 1911 vollständig elektrifiziert. Nach wechselvollem Schicksal der einstigen Privatbahn nach dem zweiten Weltkrieg war eine grundlegende Sanierung unumgänglich. Von der Stadt Karlsruhe mit Gründung der AVG übernommen, baute man die Stammstrecke über Ettlingen nach Bad Herrenalb zwischen 1957 und 1961 auf Regelspur um und schaffte ei-

nen Anschluß zur Karlsruher Straßenbahn. 1979 wurde die Bahnlinie noch nach Norden bis Neureut (DB-Strecke Karlsruhe-Leopoldshafen) erweitert.

Die eingesetzten achtachsigen Gelenktriebwagen stimmen im Grundkonzept mit den Fahrzeugen der Karlsruher Straßenbahn überein und sind mit breiteren Radreifen, Sifa und Vielfachsteuerung ausgerüstet. Ein Gleisbildstellwerk mit automatischen Streckenblock sichert den Zugverkehr bei einer Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h. Güterhallen befinden sich in Ettlingen, Busenbach und beim Bahnhof Ettlingen Stadt die Werkstätten mit Abstellhalle für die Triebwagen. Diese Anlagen werden von den Ulmer Eisenbahnfreunden mitgenutzt. Stationiert sind neben der 75 1118 die 01 1066, 01 509, 58 311 und 86 346.

Die mustergültig gepflegten Maschinen gewährleisten abgesehen von gelegentlichen Einsätzen vorwiegend auf nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE) sowie im Ausland die regelmäßig stattfindenden Sonderzugfahrten auf der 19 km langen Strecke zwischen Ettlingen und Bad Herrenalb. Gemeinsame Veranstalter sind UEF und AVG. Außerdem sorgen vierachsige Eilzugwagen (ex DRG bzw. DB), einschließlich Gesellschaftswagen, für eine große Resonanz auf dieser landschaftlich reizvollen Bahn.

H.-J. Barteld, Gera